

# 기록으로 본 부산의 산업변동과 로컬리티\*

## Industrial Fluctuations and Locality of Busan with Records

송 정 숙 (Jung-Sook Song)\*\*

### 목 차

- |                         |                           |
|-------------------------|---------------------------|
| 1. 머리말                  | 4. 일제강점기 부산항 지역의 중심지화와 산업 |
| 2. 개항 이전의 동래와 부산포       | 5. 맺음말                    |
| 3. 개항 이후 부산항 일대의 개발과 산업 |                           |

### <초 록>

전통적으로 부산 일대에서 전통적인 정치·행정의 중심지는 정주공간인 동래이고, 부산은 동래부 동평현 부산포라는 어촌이었다. 개항 이후 일본과의 연이은 조약으로 일본인의 조선 내에서의 활동범위가 넓어지고 조선에서 일본인의 상업행위가 허용됨에 따라 일본인의 이주가 급증하였다. 일본은 조차나 입대, 매입 또는 매축을 통해 전관거류지와 서쪽 방면 일대, 북항 일대의 부지를 확보하고, 북항 일대에 공공시설과 상공업시설, 철도·항만시설을 구비하여 경부철도와 관부연락선이 바로 연결되도록 하였다. 이처럼 부산이 한일간 교통의 요충지가 되자 부산은 통상 중심의 상업이 발달하고, 부산항은 조선 최대의 무역항으로 자리매김 하였다. 조선이 일본에 병합된 이후 조선총독부는 토지조사사업을 통해 조선의 임야와 거대한 농지를 확보하고, 소작농이 도시 임금노동자로 전락하게 되었다. 회사령을 통해 조선 자본의 성장을 억제하고 일본 자본이 침투하여 일본인 기업이 대거 설립되었다. 1914년에 시가지는 부(府)로, 농촌은 군(郡)으로 지방행정조직이 개편됨에 따라 부산포 일대의 일본인이 개발한 지역은 부산부로, 그 외의 농촌지역은 동래군으로 바뀌었다. 새로 신설되는 공공시설과 상공업시설, 철도·항만시설은 부산부에 집중적으로 들어섬에 따라 변방이었던 이곳이 정치·행정의 중심지로 탈바꿈하였다. 부산이 교통과 교역의 중심지로 성장함에 따라 경상남도의 도청이 진주에서 부산으로 이전하였다. 이로써 부산이 경상남도의 정치와 행정의 중심지로 역할이 확대되었다. 토지조사사업으로 대규모 노동력을 확보하고, 회사령 철폐로 일본인 대자본이 식민지로 진출하였다. 부산진 방면의 매립으로 조선방직 등 대규모 공업시설이 설립되었다. 이런 과정을 통해 부산의 도시 정체성, 즉 로컬리티도 어촌에서 통상 위주의 상업도시로, 나아가 상공업 도시로 변모하게 되었다.

주제어: 부산, 동래, 부산항, 산업변동, 로컬리티, 개항

### <ABSTRACT>

This study analyzes the process of growth of Busan from a fishing village to the capital city of South Gyeongsang Province and the central city of transportation and commerce, and an industry with records. The results of the analysis are as follows: after the port opened in 1876, there has been a decline in settlement spaces in Dongnae; on the other hand, there has been an increase in migration spaces around the port of Busan. Waegwan (倭館) nearby Yongdusan Mountain (龍頭山) was changed to the Japanese concession; thus, the number of Japanese moving into Busan had rapidly increased. As a result, the Japanese government carried out reclamation work for securing available lands for the construction of port facilities and other facilities. The Japanese government built public offices and houses, as well as production facilities for daily necessities around the port of Busan. The opening of the Seoul Busan railway (京釜線) and the cross-channel liner between Busan and Shimonoseki (釜關連絡船) led to the growth of Busan and the development of its status. At this time, as the main industry of Busan was trade, Busan had grown as a commercial city. As Busan had grown as a central city of transportation and commerce, the provincial government building of Gyeongsangnam-do (慶尙南道) moved to Busan. Thus, Busan became the central city of local politics and administration. After the Land Survey Project, a large scale of farmers were recruited for low-wage work in the new port. Because of the abolition of the corporation law, Japanese capitalists moved into their colony in Busan. There, large-scale factories, such as the Joseon cotton textile factory, were established. Through this process, the locality of Busan was changed from a fishing village to a commercial city and, finally, to a city of commerce and industry.

Keywords: Busan, Port of Busan, industrial fluctuations, Dongnae (동래), locality, open a port

\* 이 논문은 2013년도 정부(교육부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(NRF-2013S1A3A2054223). 이 논문은 2015년 5월 1일 성공회대학교에서 개최된 국제학술세미나(동아시아 산업변동과 지역)에서 발표한 "기록으로 본 부산의 산업변동과 로컬리티"를 수정·보완함.

\*\* 부산대학교 사회과학대학 문헌정보학과 교수(songjs@pusan.ac.kr)

■ 접수일: 2016년 5월 2일 ■ 최초심사일: 2016년 5월 9일 ■ 게재확정일: 2016년 5월 26일  
 ■ 한국기록관리학회지 16(2), 143-172, 2016. <<http://dx.doi.org/10.14404/JKSARM.2016.16.2.143>>

## 1. 머리말

한국사회에서 지역의 산업 변동은 도시의 로컬리티를 변모시키는 커다란 요인으로 작용하였다. 이러한 양상은 전근대 농업사회에서 근대 산업사회로 이행한 한국사회에서 흔히 볼 수 있는 보편적인 현상이다. 부산의 경우도 예외는 아니어서 다음 <지도 1>(팔도여지도(八道輿地圖), 국립중앙도서관 소장)에서 보듯이, 고려 중기 이후 정치·행정·경제·문화의 중심지는 동래읍성 지역이었다. 하지만 조선 조정에서 일

본인의 배타적 거류를 인정하였던 왜관이 개항 이후 일본인 전관거류지(專管居留地)로 바뀌고, 일본인 이용의 편의를 위해 항만과 철도를 건설하면서 이곳을 중심으로 상공업이 발달하였다. 이런 과정을 거치면서 부산지역의 정치·행정·경제의 중심축은 전통적인 동래읍성 일대에서 부산항 주변으로 이동하게 되었다.

이 연구에서는 산업 변동에 따른 도시의 정채성, 즉 로컬리티의 변모를 전통적 중심지인 동래읍성 지역과 새로운 중심지인 부산항 지역을 중심으로 그 길항관계를 살펴보고자 한다.



<지도 1> 1735년경의 경상도 동래부

부산의 산업발달에 대해서는 경제학(김의환, 1967, 1969; 김대래, 2009; 이현창, 1990; 부산직할시사편찬위원회, 1989), 부산의 산업발달과 도시구조의 변화에 대해서는 역사학(박용숙, 김동철, 1989; 홍순권, 1994; 김경남, 1999; 장선화, 2000; 김동철, 2006a; 차철욱, 2007), 동래의 위상변화에 대해서는 건축학(김민정, 유재우, 2009)과 지리학(김기혁, 김성희, 2002), 개항기 부산과 부산항에 대해서는 기록학(송정숙, 2011, 2013) 분야에서 연구성과가 있다. 이 연구에서는 기존의 연구성과의 바탕 위에서 산업변동과 이에 따른 도시 변모의 추이를 파악하고, 지도, 문서, 사진 등의 관련기록을 통해 로컬리티의 변모양상을 파악하고자 한다.

연구의 범위를 보면, 공간적으로는 조선 최초의 개항장인 부산항을 중심으로 한 이주(移住) 공간의 산업화에 따른 부상과 전통적 정치·경제·문화의 중심지인 동래를 중심으로 한 정주(定住) 공간의 위축, 즉 두 공간의 위상변화와 로컬리티의 변모에 주목하고자 한다. 시간적 범위는 조선조에서부터 1920년대까지로 한정하고자 한다. 조선조에서 동래의 위상을 살펴보고, 조선인은 거의 살지 않던 왜관 일대가 1876년 이후 개항기와 일제 강점기에 일본에 의해 항만이 집중 개발되면서 부산항 지역이 산업의 중심지가 되고 이어서 정치·행정의 중심지로 변모하는 과정을 살필 것이다. 이를 통해 부산의 산업변동과 이에 따른 로컬리티의 변모를 파악하고자 한다.

## 2. 개항 이전의 동래와 부산포

### 2.1 정치·행정의 중심지, 동래

동래지방의 옛이름은 장산국(菴山國), 독로국(瀆盧國), 거칠산군(居漆山郡) 등으로 알려져 있다. 『삼국사기』 권34 잡지3, 지리1에서 “동래군은 본디 거칠산군(居漆山郡)인데, (신라) 경덕왕이 이름을 고쳤다”고 한다. 이때의 군청은 오늘의 수영[海雲浦]에 있었으나, 고려 현종 때 거란의 침입으로 파괴되어 1021년(현종 12)에 동래읍으로 옮겼다. 고려 현종은 종래의 동래군을 동래현으로 낮추어 울산군의 관할 아래에 두었다(이완영, 1963, p. 14). 조선조에 들어와서는, 태조 때 처음으로 진을 설치하여 병마사가 관현사(判縣事)를 겸하게 했고, 세종조에는 첨절제사(僉節制使)로 개칭하였다(신증동국여지승람, 권23).

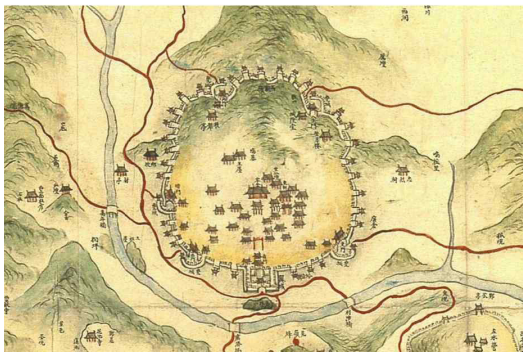
1547년(明宗 2)에 동래도호부로 승격됨에 따라 정3품 당상관인 부사가 재임하였다. ‘객사왕래초정처(客使往來初程處)’라 하여 대일교섭의 창구로서 중시되기 시작한 까닭이다. 동래가 독진(獨鎭)으로 승격되기 전에는 경상좌도병마절제사영(慶尙左道兵馬節制使營), 곧 경상좌병영 관하의 경주진관에서 관할하였는데(윤용출, 1989, pp. 6-7), 1749년(영조 25)에 독진(獨鎭)으로 승격되었다.<sup>1)</sup> <사진 1>에서 보듯이, 동래부 동헌의 앞대문이었던 “동래독진대아문(東萊獨鎭大衙門)” 현판 아래 양쪽

1) 대동지지(大東地志)에 “1655년(효종 6) 동래부의 군사권이 경상좌병영 휘하 경주진영에서 동래독진(東萊獨鎭)으로 독립·승격되었음을 알리는 동래독진대아문(東萊獨鎭大衙門)이란 현판이 정면에 걸려 있다.”고 하는 기사가 보인다. 하지만 비변사등록(備邊司謄錄) 영조 14년(1738) 3월 6일의 “동래부의 독진(獨鎭)에 대한 의논은 이미 오래된 거론인데 그 경상납군병(京上納軍兵)을 구처하기 어려운 이유로 아직 결정하지 못하였는데”라는 기사를 보면, 동래독진을 결정하는 데에 오랜 기간이 걸린 듯하다.

기둥에 걸린 주련에 ‘교隣연향선위사(交隣宴餉宣慰司)’와 ‘진변병마절제영(鎭邊兵馬節制營)’이라 기록되어 있다. 오른쪽 기둥의 ‘鎭邊兵馬節制營’은 이곳 동래부가 ‘진변 병마절제사의 영’이란 뜻으로, 임진왜란 전에는 경상좌병영 휘하 경주거진의 지휘를 받다가 임란 후에 독립된 동래진(鎭)으로 승격했다는 점에서 군사적 요충지임을 나타내는 말이다. 진(鎭)은 행정단위인 읍을 군사단위인 진으로 하는 체계를 말하는 것이다. 그리고 왼쪽 기둥의 ‘交隣宴餉宣慰司’는 ‘일본사신을 접대하는 관아’라는 뜻으로 부산이 외교적으로도 요충지임을 보여

주고 있다(윤용출, 1989, pp. 6-7).

동래부는 남쪽 변방 땅 끝에 위치해서 실로 가장 중요한 관방으로서<sup>2)</sup> 18세기 중반에는 조선에서 여섯 번째로 큰 고을이었다. 동래부는 농업을 근간으로 하는 행정중심의 여타 읍성과 달리 조선후기 대일외교 관계가 회복된 이래 12차례에 걸친 조선통신사 교류 등 조선과 일본 양국간에 유일한 대일외교의 창구로서(김기수, 2013, p. 22) 동래부사는 대일외교 및 무역을 주도하였다. 이는 <그림 1>, <그림 2> <동래부사접왜사도(東萊府使接倭使圖)>에도 잘 나타나 있다.



<지도 2> 1872년 동래읍성도  
(김기수, 2013, p. 22)



<사진 1> 동래독진대아문  
(일제가 동래 금강공원에 옮겨놓았던 동래부 동헌의 앞대문)



<그림 1> 진주박물관 소장 동래부사접왜사도 병풍 제1폭~제5폭

2) “本司에서 回啓하지 못한 公事 가운데 各處의 關防 形편을 논한 狀啓와 上疏를 覆啓한 例에 依해 別單에 획일적으로 論列해 들인다는 계와 그 別單”, 비변사등록, 숙종 32년(1706) 4월 14일.



〈그림 2〉 진주박물관소장 동래부사접왜사도 병풍 제6폭~제10폭

위 동래부사접왜사도(東萊府使接倭使圖)는 동래부사가 일본의 사신을 맞이하는 의례장면을 연속적으로 묘사한 10폭 병풍이다. 동래읍성을 기점으로 하여 왜관까지 가는 경로와 주변 경관, 조선 접대 인력의 행렬을 담고 있으며 숙박례, 연향의례를 그림으로 묘사하고 있다(심민정, 2015, p. 142).

## 2.2 조·일 양국의 통상지구, 부산포

『신증동국여지승람』 산천조에 의하면, “부산(釜山)은 동평현(東平縣)에 있으며, 산이 가미술 모양과 같아서 이렇게 이름지었다. 그 아래가 바로 부산포(釜山浦)인데, 상주하는 왜인의 집들이 있으며<sup>3)</sup> 북쪽으로 현까지의 거리는 2리이다.” 관방조에는 “부산포진(釜山浦鎭)은 현의 남쪽 2리에 있으며, 좌도수군 침절제사의 진영이 있다. 옛날에는 상주하는 왜호가 있었는데, 1510년(중종 5)에 조정에서는 삼포왜란을 진압한 이후 드디어 왜호 두는 일을 허락

하지 않았다.”<sup>4)</sup>고 한다. 이후 임신약조 체결로 1512년에 제포를 단일 왜관으로 일본과 무역을 재개하였으나, 1541년 제포에서 조선관군과 일본인 사이에 싸움이 일어나자 제포의 왜관을 부산포로 옮겼다. 임진왜란으로 부산포왜관을 폐쇄(3차)하였다가, 1603년에 절영도에 임시왜관(1603-1607)을 설치하였다. 1607년에 두모포(현 부산 수정동)에 왜관을 설치했다가 부산진성이 가깝다는 이유로 1678년 초량(현 부산 용두산공원 일대)으로 왜관을 옮겼다(송정숙, 2011, pp. 275-276) (<지도 3> 왜관의 위치변화 참조).

조선조는 500년 동안 강력한 쇄국정책으로 외국인의 국내 거류는 원칙적으로 금지하였다. 이와 같은 쇄국의 시대에 왜관이 소재한 부산포는 조선과 일본 양국에게 ‘밖으로 향한 열린 창구’였다. 왜관은 부산진과 다대진에 둘러 쌓여 있는 고립된 지역에 있었다. 왜인들을 감시하는 장치는 보다 엄격하고 조직적으로 시행되었다. 초량왜관은 높이 2m의 돌담으로 사방이 둘러싸여 있었으며, 왜관 밖에는 6개의 검문소를 설치

3) 이는 1407년에 설치한 부산포(현 부산진 시장 일대)에 설치된 왜관을 말하는 것으로 보인다. 하지만 1419년 이종무의 대마도 정벌로 부산포왜관을 폐쇄하였다(1차). 1423년에 부산포에 왜관을 다시 설치하였다.

4) 신증동국여지승람(新增東國輿地勝覽) 권23, 경상도 동래현. 이는 삼포왜란으로 인한 부산포왜관 폐쇄(2차)를 의미한다.



〈지도 3〉 왜관의 위치변화  
(김기수, 2013, p. 22)



〈그림 3〉 초량왜관도<sup>5)</sup>

하였고, 1709년에는 설문(設門)을 만들어 조선인과 일본인을 차단하는 경계를 만들었다(김동철, 2006b, pp. 339-340). 일본과 조선의 무역은 대마도인들을 통하여 왜관에서 주로 이루어졌다. 그들은 중국산 견직물과 백사(고급 생사), 조선산 인삼 무역에 주력하였다. 조선은 일본에서 수입한 은을 가지고 중국에 가서 비단을 샀다. 일본-왜관-서울-베이징으로 이어지는 '은의 길'이 생겼다. 조선의 사신과 상인들이 중국에서 수입한 백사와 견직물은 '은의 길'을 역류하여 일본 최대의 견직물 산지인 교토로 갔

다. 교토는 '은의 길'(실버로드)의 출발점이자, '비단길'(실크로드)의 종착지였다(김동철, 2006b, p. 343). 이로 볼 때 왜관이 있던 부산포 일대는 왜국시대에 조선과 일본이 교역하는 통상지구였다고 하겠다.

1876년(고종 13) 2월 3일에 대관 신헌(申櫛)과 일본 특명전권변리대신(特命全權辦理大臣) 흑전청룡[黑田清隆, 구로다 기요타카]이 수호조약에 서명함에 따라 부산항이 개항장이 되었다(고종실록, 권13, 고종 13년 2월 3일).

5) 〈초량왜관도〉, 국립중앙박물관 소장. 돌담 안쪽에 초량왜관, 왜관 북쪽에 일본사절을 접대하는 연향대청이 있다. 산너머 왜관 관계의 관청인 성신당, 통사청, 유원관이 보인다. 오늘의 부산역 서북쪽에 설문이 설치되었는데(1710), 이것은 밀무역을 방지하기 위한 조치였다. 설문 안쪽에 있는 것이 초량객사로 일본사절이 부산에 오면 먼저 객사에 안치된 국왕의 전패에 순향숙배를 해야 한다.

### 3. 개항 이후 부산항 일대의 개발과 산업

#### 3.1 일본인의 활동범위 확대

개항 이전 조선에서 일본인의 활동범위는 왜관으로 제한되었다. 이는 1683년 통신사로 일본에 갔던 윤지완(尹趾完)이 대마도주와 체결한 약조가 기록된 <약조제찰비(約條製札碑)> 제1조 “출입을 금한 경계 밖으로 넘어 나온 자는 크고 작은 일을 논할 것 없이 사형으로 다스린다”에 잘 나타나 있다. 그런데 개항 이후 거듭된 일본과의 조약으로 일본인의 활동범위는 엄청나게 늘어났다. 이는 일본인의 경제활동의 범위 확대를 의미하는 것으로, 이에 따라 일본인의 이주도 급격히 증가하였다. 그 과정을 요약하면 다음과 같다.

㉠ 1876년 2월 3일 체결된 <조일수호조규(朝日修好條規)>에 의해, <사진 2>에서 보듯이 어촌인 부산항이 조선 최초의 개항장으로 일본인들에게 개방되었다.



<사진 2> 개항 당시의 부산항

㉡ 1876년 7월 6일에 체결된 <조일수호조규(朝日修好條規) 무역규칙>에 의해 왜관에 설

치하였던 수문과 설문을 없애고, 일본인이 부두로부터 사방 10리와 동래부를 왕래할 수 있도록 하였다. ㉢ 1882년 7월 17일에 체결된 <조일수호조규속약(朝日修好條規續約)>에서 자유로이 다닐 수 있는 거리를 항구에서 사방 50리씩, 만 2년이 지난 다음에는 다시 100리씩으로 하였다. ㉣ 1883년 6월 22일에 체결된 <조선국한행이정약조[朝鮮國間行里程約條], 즉 <조선에서 일본인이 자유롭게 다닐 수 있는 도로의 이수에 관한 조약>에서 일본인이 부산항에서는 동쪽으로 기장까지, 서쪽으로 김해까지, 남쪽으로 명호(현 부산 강서구 명지동)까지, 북쪽으로 양산까지 자유롭게 다닐 수 있다고 하였다. ㉤ 1884년 10월 12일에 체결된 <조선국한행이정약조 부록[朝鮮國間行里程約條附錄], 즉 <조선에서 일본인이 자유롭게 다닐 수 있는 도로의 이수에 관한 약조 부록>에서는, 일본인이 동쪽으로는 남창(현 울산시 울주군)까지, 서쪽으로는 창원, 마산포, 삼랑창까지, 북쪽으로는 언양까지, 남쪽으로는 천성도(天城島, 현 가덕도)까지 자유롭게 다닐 수 있다고 하였다. 개항 이후 8년 만에 일본인의 활동범위가 초량왜관에서 동부경남 일대로 확대되었다(송정숙, 2011, pp. 279-283).

아울러 조일수호조규 제4조에 의해 개항장이 됨과 아울러 “일본국 백성들이 오가면서 통상하게 하며, 해당 지방에서 세를 내고 이용하는 땅에 집을 짓거나 혹은 임시로 거주하는 사람들의 집을 짓는 것은 각기 편리대로 하게 한다”(고종실록, 권13, 고종 13년 2월 3일)고 규정함에 따라 조선에서 일본인들의 무역활동과 거주가 합법화 되었다.

이처럼 부산에서 일본인의 활동범위가 확대되고 무역활동이 합법화 되었다. 아울러 “1876년

10월 14일에 태정관포고(太政官布告) 128호 ‘일본인의 부산포 도항제한해제(釜山浦 渡航 制限解除)’와 제129호 ‘일본인의 조선통상무역공허(朝鮮通商貿易公許)’를 공포”(홍영철, 2009, p. 15)함으로써 일본인의 부산으로의 이주와 무역행위를 허락하였다. 이에 따라 다음 <표 1>에서 보듯이, 1876년 2월 개항 당시 82명에 불과하였던 일본인의 숫자가 그해 연말에는 500명으로 6배, 4년 후인 1880년에는 2,066명으로 25배, 1890년에는 4,344명으로 53배, 1909년에는 21,697명으로 264배로(김대래, 김호범, 장지용, 정이근, 2005, pp. 295-297, 300), 일확천금을 꿈꾸고 기회의 땅인 조선, 특히 부산으로의 일본인 이주가 급증하였음을 알 수 있다.

<표 1> 1876-1910 부산항 호수와 인구

연도	일본인		조선인	
	호수	인구	호수	인구
1876		82		
1880	402	2,066		
1882	306	1,519		
1990	728	4,344		
1994	906	4,208		
1995	953	4,953		
1904	1,890	11,996		
1905	2,363	13,364		
1907	3,423	18,481	7,450	30,810
1909	4,284	21,697	4,555	19,824

자료: 김대래, 김호범, 장지용, 정이근, 2005, pp. 295-297, 300.

### 3.2 일본인의 토지 점유 증대

부산포는 1876년 2월에 체결된 조일수호조규에 의해 개항장이 됨과 아울러 “일본국 백성들이 오가면서 통상하게 하며, 해당 지방에서 세를 내고 이용하는 땅에 집을 짓거나 혹은 임시로 거주하는 사람들의 집을 짓는 것은 각기 편리대로 하게 한다”(고종실록, 권13, 고종 13년 2월 3일)고 규정함에 따라 조선에서 일본인들의 무역활동과 거주가 합법화 되었다. 이에 따라 일본인들의 이주가 시작되자 그들의 자유로운 무역활동<sup>6)</sup>을 위한 상업공간과 그들을 지원할 업무공간, 주거공간 등이 필요하였다. 이러한 필요에 의해 관련 규정을 제정하고, 관련 기관을 설치하였다. 그 과정을 보면 다음과 같다.

1876년 5월 15일 제정된 <표 2>의 관사대도규칙(官舍貸渡規則)(국사편찬위원회 전자사료실<sup>7)</sup>)에 의해, 일본은 조선에서 건물을 임대할 수 있도록 하였다. 이에 따라 일본은 왜관 중관리청 소유건물의 일부를 조선정부로부터 차용·불하받았다.

1876년 10월 7일 체결된 <부산구조계조약(釜山口租界條約)>에 의해 초량 왜관 시대의 관기(館基)였던 용두산을 중심으로 하는 왜관부지 약 0.36km<sup>2</sup>[11만 평]의 땅이 부산 일본 제국 전관 거류지로 설정되었다(하지영, 2015). 전관

6) 조일수호조규, 제9조. 양국이 우호관계를 맺은 이상 피차 백성들은 각기 마음대로 무역하며 양국관리들은 조금도 간섭할 수 없고 또 제한하거나 금지할 수도 없다. 고종실록, 권13, 고종 13년 2월 3일(을축).

7) 官舍貸渡規則, 국사편찬위원회 전자사료실, [http://db.history.go.kr/url.jsp?ID=sml\\_ms\\_011\\_0130](http://db.history.go.kr/url.jsp?ID=sml_ms_011_0130)  
메이지 9년(1876년) 제 53호 5월 15일 포고  
관사임대규칙

제1조. 관사를 임대할 때는 매월 숙박료를 징수함. 단, 경비, 옥졸, 파수꾼 등의 경우나 본인의 탄원에 따라서 공무의 사정으로 임대하는 자는 예외로 한다.

〈표 2〉 官舎貸渡規則(1876. 5. 15.)

<p>明治元年第五拾三號五月十五日御布告 官舎貸渡規則 第一條 官舎貸渡之時、毎月宿代取立ルヘシ 但倉庫定番字番見張番等及其他本人情願ニ由テ公務ノ都合ヲ以貸渡ス者ハ此限ニテラス</p>	<p>第二條 宿代ハ元金ノ八分ヨリ一割迄ヲ制限トシ適宜斟酌シテ取立ルヘシ右取立高内七分上納ニシテ其差備置修繕費ノ充ツヘシ 第三條 官舎新築ノ分其建築費ノ總額古家作ノ分ハ實上取立ルヘシ 第四條 但貸渡ノ節修繕ノ分其費額ヲ元金ノ加算後修繕費額ニ加ルヘシ</p>	<p>第五條 宿代ハ年ヲ以計算スヘシト雖モ取立方ハ月割ヲルヘシ但十日後ニ貸渡ル時又ハ十五日以前ニ返却シタル時ハ半月分取立ヘシ 第六條 宿代上納方ハ三ヶ月毎ニ取調修繕費遣拂ノ分ハ毎年六月迄ニ精算帳差出し残金ヲケル後日ノ費用ニ充置ヘシ 第七條 官舎外廻リ雨漏又ハ臨時大破ノ外一切修繕自費タルヘシ 第八條 併借人自費建増等願出ル時ハ實地検査ニシテ差支無シ分ハ元許スヘシ</p>	<p>第九條 併借人交納ノ節ハ寫ト檢査ヲ遂テ若シ毀損スル所アルモ又ハ附屬品等不足ナル時ハ辨償セシムヘシ 但自費建増等ノ存廢ハ新舊併借人ノ示談ニ任スヘシ</p>
--	--	---	---

거류지는 치외법권지역으로 조선 속의 일본 땅이었다. 일본은 1876년 10월 14일 초량공관에 관리관 곤도 신조[近藤眞鋤]를 파견하고, 일본인 자치기관으로 정대관(町代官)을, 이에 소속되었던 상회소(商會所)를 거류지회의소(居留地會議所)로 개편하여 관리관의 지배·감독을 받도록 하였다. 1879년 조계 내의 동명을 확정하였다. 용두산과 용미산 사이를 동관(東館) 제1구, 제2구로 구분하였다. 1880년 2월에는 중전의 초량공관(일명 管理官廳)을 부산영사관

(釜山領事館)으로 개편하여 영사를 주재시켰다. 그해 4월 대일본제국부산영사관(大日本帝國釜山領事館)으로 정식화하는 동시에 부산영사관 경찰소를 부설하였으며, 1885년 10월에는 재조선국부산일본재판소(在朝鮮國釜山日本裁判所)를 두어 영사재판을 하였다(김용욱, 1994, p. 65). 특히 1895년 청일전쟁의 승리 이후 일본은 재일본세력의 확대 방법으로서 전관거류지를 부산개항장에다 설정하여 거류일본인들에게 영업규칙과 영업종목까지 정하고 치외

- 제2조. 숙박료는 원금의 8할부터 1할까지 제한하여 적절히 고려하여 징수함. 이 징수액의 7할은 상납, 3할은 그 기관에 비치하여 수선비에 보탬 것.
- 제3조. 관사 신축의 경우에는 그 건축비의 총액, 기존 건물의 경우는 매각가격을 당시의 매매가로 하여, 원금을 설정한다. 단 임대기간 수선의 경우는, 그 수선비용을 원금에 더한 후에 그 금액을 추가하지 않는다.
- 제4조. 숙박료는 1년을 기준으로 계산할지라도, 징수는 월납으로 한다. 단 16일 이후에 임대한 경우 또는 15일 이전에 퇴거한 경우는 월세의 절반만 징수한다.
- 제5조. 숙박료를 상납하는 방법은 3개월 마다 조사. 수선비, 사용한 비용의 분은 매년 6월까지 정산장을 제출하여 잔금은 후일의 비용에 보탠다.
- 제6조. 관사 외부가 비에 젖거나 크게 파손(臨時大破)된 것 외에는 일절 수선은 본인부담으로 한다.
- 제7조. 임대인 본인 부담의 증축 등을 원할 때는 실질검사 후 차이가 없는 경우 허락한다.
- 제8조. 임대인이 바뀔 때는 신중하게 검사를 수행하여, 만약 훼손한 곳이 있거나 부속품 등 부족할 때는 변상하게 한다. 단 본인 부담의 증축 등의 존재는 신규 임대인의 합의에 맡긴다.

법권의 시혜 하에서 상권점유(商權占有)까지 누리도록 하였다(강대민, 2007, p. 3).

1885년 12월 27일에는 조선정부의 독관교섭 통상사무 김윤식과 일본임시대리공사 고평소오랑(高平小五郎)이 아래 <표 3>의 '절영도지소 차입약서(絶影島地所借入約書)'에 조인하였다. 이는 일본이 조선정부에 매년 은화 20원을 지불하고, 절영도의 4,900평을 조차하여 해군용 석탄을 저장하는 창고를 건립하기 위함이었다.

1908년(明治 41) 6월에는 부산 이사청령(釜山理事廳令) 제3호로 거주지에 대한 일본인의

토지 소유를 인정한 <표 4>의 '地所賃渡規則' [대지임대규칙] (국가기록원, CJA0002271 - 0027148196)을 제정, 공포하였다. 내용을 보면, 제1조 부산 일본제국 전관거류지 내의 지구는 일본제국 신민에 한해 차용하는 것이 가능하다. 제2조 지구 차용자는 그 권리를 일본제국 신민에 한해 양도 또는 대여가 가능하다. 제3조 지구를 차용하려는 자는 촌명, 번지, 평수를 기재하여 서면에 거류민 단역소(團役所)에 의해 실측한 도면을 첨부하여 이사관(理事官)에 출원하여 허가를 받아야 한다.8)

<표 3> 絶影島地所借入約書

<p style="text-align: center;"><b>4. 絶影島地所借入約書</b></p> <p style="text-align: right;">1885年 1月 31日 乙酉 12月 27日 兩印</p> <p><b>가. 本文</b></p> <p>今般 日本政府는 海軍用 石炭을 貯藏하는 倉庫를 建設하기 爲하여 朝鮮 慶尙道絶影島中黑石炭이라 稱하는 地所 四千九百坪(一坪은 每方二米리)을 租借하였다. 그 地租는 每年銀貨貳拾圓으로 定하고 朝鮮政府에 支拂한다. 租借約日로부터 起算하여 每年陽曆 12月 15日을 期限으로 明年의 地租를 日本公使館으로부터 統理衙門에 前納하여야 한다. 따라서 이에 約款를 訂立하고 圖面을 添付함으로써 形樣을 明白히 한다.</p> <p>大朝鮮乙酉 12月 27日</p> <p style="text-align: center;">晉辦交涉通商事務 金 允 植 印</p> <p>大日本明治 19年 1月 31日</p> <p style="text-align: center;">臨時代理公使 高平小五郎 印</p> <p>(附圖面 略)</p>	<p style="text-align: center;"><b>4. 절영도 지소 차입약서</b></p> <p style="text-align: right;">1885년 1월 31일 을유(1885) 12월 27일 조인</p> <p><b>가. 본문</b></p> <p>금반 일본정부는 해군용 석탄을 저장하는 창고를 건설하기 위하여 조선 경상도 절영도 가운데 흑석탄이라고 칭하는 4,900평을 조차하였다. 그 지조[땅세]는 매년 은화 20원으로 정하고 조선정부에 지불한다. 즉약일로부터 계산하여 매년 양력 12월 15일을 기한으로 내년의 지조를 일본공사관으로부터 통리아문에 전담하여야 한다. 이에 약서를 정립하고 도면을 첨부함으로써 증거를 명백히 한다.</p> <p>대조선을유(1885) 12월 27일 독관교섭통상사무 김윤식 대일본명치19년(1886) 1월 31일 임시대리공사 고평소오랑(高平小五郎)</p>
--	---

8) <附錄>

釜山日本帝國專管居留地永代借地ニ關スル件 (明治四十一年六月釜山理事廳告示第一〇號)

釜山日本帝國專管居留地內地所賃渡規則ニ依リ既ニ貸下ケ又ハ新ニ貸下クル地區ハ現行居留地制度ノ存續スル限リ永代借地トス但シ既ニ貸下タル地區ニシタ告示第九號ニ依リ居留地區內市街道路敷地ニ該當スルモノハ此ノ限ニアラス

前項永代借地者ハ所有者ト同一ニ取扱ハルモノトス,

부산 일본제국 전관거류지 영대차지(永代借地)에 관한 건

(메이지 41년 6월 부산 이사청(理事廳) 고시(告示) 제 10호)

부산 일본제국 전관거류지 내 토지 임대 규칙에 따라, 이미 대하(貸下)한, 또는 새로이 대하하는 지구(地區)는,



### 3.3 매축을 통한 항만 개발

초량왜관은 11만평이라 하지만 그 중앙에 용두산(龍頭山)이 자리하고 있어 실제 사용 가능한 면적은 7만평 정도 밖에 되지 않았다. 부산항이 개항할 당시에는 오늘의 중구지역에 있는 제1부두, 곧 초량 왜관시절부터 초량왜관 선창으로 쓰이고 있던 곳은 산기슭이 바다에 박혀 있었고, 오늘날 중구지역의 중앙로가 바닷가였으므로 평지가 너무 좁아 항만 관련 시설이 들어설 공간도 없어 항구로서의 기능을 원활하게 할 수 없었다(부산광역시 중구청 홈페이지).

1905년의 경부선 개통과 관부연락선 취항, 압록강 철교공사와 안봉선(安奉線)<sup>9)</sup> 공사를 진행 중이던 일본 정부는 일본과 대륙을 연결해야 할 항만과 철도시설을 필요하였다. 아울러 부산에 살던 일본인들은 개항 후 인구증가로 새로운 주거지 확보가 시급한 문제였다. 이 모든 고민을 해결할 열쇠가 북항 매축이었다. 북항 매축은 1902-1905년, 1907-1908년 두 차례에 걸

쳐 진행되었는데, 담당회사는 부산매축주식회사였고, 일본의 大倉喜八郎이 회장으로 최대주주였다(차철욱, 2006, pp. 1-2). 공사는 大倉喜八郎의 토목회사였던 大倉組가 낙찰 받아 시모노세키의 藤勝組가 시공하였다. 매립용 흙은 부산 인근의 적기, 영도, 북병산에서 가져왔다. 사역 인부는 1일 평균 일본인 약 2천 명, 조선인 약 9백 명이였다(차철욱, 2006, pp. 9-10).

북항 매축지에는 1905년 대창정(大倉町), 매립신정(埋立新町), 안본정(岸本町), 좌등정(佐藤町), 고도정(高島町), 池ノ町, 中ノ町, 경부정(京釜町)으로 경부선 정차장의 이름을 딴 경부정과 매립된 새 땅이라는 의미의 매립신정을 제외하면 매축회사 간부의 이름을 행정명으로 사용하였다. 1927년 행정구역 개편으로 대부분 대창정(大倉町)으로 통일되었다(차철욱, 2006, p. 12). 매축지에는 공공시설로는 경부철도, 부산역, 부산세관, 부산우체국 등이, 상업시설로는 창고, 여관, 정미소, 해운회사 등이, 항만시설로는 제1잔교(1913년), 제2잔교(1917년) 등이 설



〈사진 3〉 1903년 부산부두 확장공사  
(부산광역시 중구청 홈페이지)



〈사진 4〉 부산항 제1잔교 (관부연락선 발착장)  
(부산광역시 중구청 홈페이지)

9) 압록강 건너 안동[安東](현재의 단동[丹東])에서 봉천(奉天)(현재의 선양[瀋陽])까지의 철도로, 한국에서 남만주철도로 연결되는 지선이다. 이는 일본이 만주와 중국을 침략하던 시기에 한반도로부터 만주로의 병력과 군수물자를 나르던 중요한 보급로 역할을 하였다. (두산백과)

치되었다(차철욱, 2006).

이와 같이 매축을 통해 새롭게 조성된 매축지에는 일본과 대륙의 연결망 확보에 필요한 교통 시설과 항만시설, 식민 통치에 필요한 조선총독부의 공공시설, 일본인의 생활에 필요한 상공업 시설이 들어섰음을 알 수 있다.

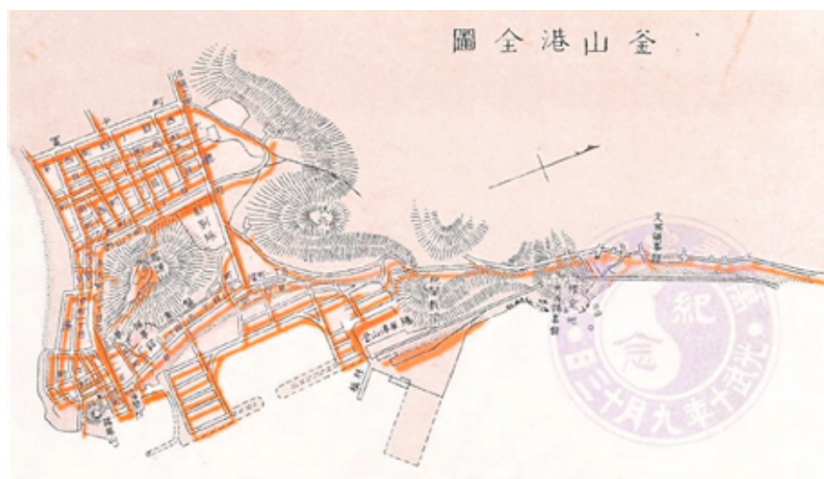
### 3.4 전관거류지 서쪽 방면 취득

전관거류지 서쪽 일대는 조선조 때부터 정부 소유의 목장이었다. 1890년을 전후하여 정부는 그 목장을 절영도로 이전하였기 때문에 1893년 6월 동래부에 거주하던 현학두(玄學斗)가 땀나 무·양잠·산림경영·개간을 목적으로 그 불하를 정부에 청원하여 당시의 농상 공부 대신은 이를 인가하였다. 물론 이 넓은 토지는 외국인에게 사사로이 매매하지 않겠다는 조건으로 인가받았다. 이 토지는 1896년 6월에는 현학두의 조카로 당시 법부의 법률기초위원이던 현영윤에게, 현영윤은 다시 홍중섭에게, 홍중섭은 1900년에

일본인 아비류호조[阿比留護助]에게 양도하였다. 이곳은 수백만평에 이르는 광대한 지역이었다(김용욱, 1994, pp. 84-85).

이는 과거의 저당이나 암매에 의한 일본인의 토지 취득과는 달리, 국가 요직에 있는 자가 대량의 토지를 불하받아 이를 일본인에게 매매함으로써 전관거류지 서쪽의 광대한 토지가 일본인의 수중으로 공공연하게 넘어갔다. 1905년경 거류지 면적은 총 11만평이었으나, 거류지 밖의 일본인 소유 토지는 그 49배에 달하는 5,381,714평을 확보하였다. 그 내용을 보면, 공유지 100만평, 민유지 435만평, 매립지 31,714평이었다(김대래, 2009, p. 163).

〈지도 4〉의 〈부산항전도〉에서 보듯이, 1905년경 도로 건설, 상하수도 설비 등의 시가지 계획은 용두산 일대의 전관거류지와 매축한 북항 일대, 구입한 거류지 서쪽 방면 등 일본인들이 소유한, 일본인들이 거주하는 지역을 중심으로 이루어지고 있음을 볼 수 있다.



〈지도 4〉 부산항전도 (1905년 엽서, 개인소장)

### 3.5 개항기 부산의 산업

개항 후 부산의 산업은 통상위주의 상업이 발달하였다. 이에 일본은 일본인의 상권을 보호하고 확장하기 위해 1879년 8월에 부산에 일본인 상법회의소(商法會議所)를 설립하였다(장선화, 2000, p. 139). 당시 일본 내에도 상법회의소가 설치된 곳은 東京와 大阪뿐이었다. 일본이 부산에 상법회의소를 설치한 목적은 부산을 거점으로 한 상권의 확보와 일본의 정치와 외교를 지원할 목적이었다(부산시사편찬위원회, 1991, p. 826).

개항기의 공업의 발달과정을 보면, 개항기에 일본인전관거류지를 중심으로 시가지가 형성되고 인구가 증가함에 따라 정미업·장유업 등의 식료품 공업이 증가 되었으니, 한말 부산 53개의 공장 중 40개가 식료품 공장(7개 정미소 포함)이었다. 공장의 지리적 분포를 보면, 한말 부산 53개의 공장 중 32개는 1904년 러일전쟁 이후 설립되었고, 이들 공장은 전관거류지를 중심으로 분포되었으니, 서정(신창동)에 15개소, 부평정에 11개소, 영선정에 8개소, 보수정에 5개소 등 39개소가 전관거류지 부근에 위치하고 있었다. 개항기, 한말의 부산지역 공업의 특징은 부산에 정착한 일본인과 재한일본인을 소비자로서 하는 생활 필수품을 생산했고, 생산자가 거의 일본인으로 영세 가내공업 수준이었다(김경남, 1999, p. 236).

부산은 바다를 끼고 도시가 형성되어 있기 때문에 소형 선박을 건조하기 위한 조선소도 만들어졌다. 이 시기의 선박공장은 주로 일본 재래선 건조수리를 위한 것이었으며, 1890년 다나카조선공장[田中造船工場]과 1892년 나카무라조선소[中村造船所]가 영선정(瀛仙町)에 세워졌다. 하지만 이 공장의 대부분은 선박 수리나

간단한 도구를 만드는 정도에 불과하여, 선박 건조와 같은 생산재 제조업은 거의 전무하다고 할 수 있다(김경남, 1999, p. 236).

이로 볼 때 개항기 부산의 산업은 조선의 농산품을 일본으로 가져가고 일본의 공산품을 조선에 판매하기 위한 통상 위주의 상업이 주가 되었고, 공업은 영세 가내공업수준으로 제조업은 전무하였음을 알 수 있다.

### 3.6 경부선 개통과 부관연락선의 취항(1905)

1905년 경부선 개통과 부관연락선의 취항으로 일본인의 부산 이주가 급증하였다. 러일전쟁을 앞두고 주춤했던 일본인의 부산 이주는 1905년 러일전쟁에서 일본이 승리하면서 다시 증가율이 높아졌다. 특히 1905년 1월 부산 초량과 서울 영등포를 잇는 경부선 철도가 개통되었다. 한일 간에 왕래하는 사람과 교역량이 증가함에 따라 선박의 규모가 커지고 고속선으로 바뀌게 되었다. 1905년 9월에는 부산과 시모노세키를 잇는 부관연락선 이키마루[壹岐丸], 그리고 11월에는 쓰시마마루[對馬丸]가 취항하였다. 1912년 도쿄 신바시[新橋]와 시모노세키 사이에 1, 2등 특별 급행열차를 운행하고, 부산과 만주의 장춘(長春) 사이에 보통 급행열차가 운항되기 시작함에 따라 목, 금, 토요일에는 부산과 시모노세키를 9시간 30분 만에 연결하는 급행선박을 운행하였다.

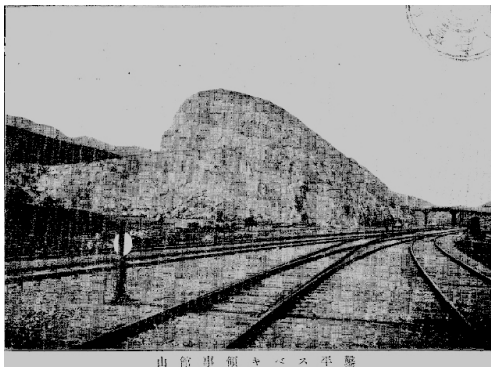
제1차 세계대전(1914-1918) 이후 대륙으로의 수송물동량이 증가하여 1922년 5월 고속선 게이후쿠마루[景福丸, 3,620톤], 11월에는 고속선 도쿠주마루[德壽丸, 3,620톤], 1923년 5월에는 고속선 소케이마루[昌慶丸, 3,620톤]가 취항하였다(홍연진, 2006, p. 151). 이처럼 한일간

부관연락선을 통한 인적, 물적 수송량이 대폭적으로 증가하였다(송정숙, 2011, p. 295).

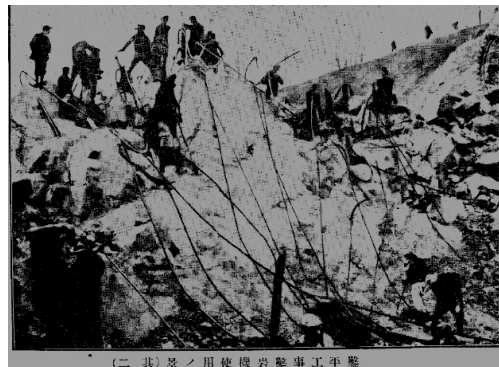
그리하여 1906년 1월 재한 일본인 21,275호 82,061명 가운데 부산에는 4,129호(19.4%) 15,875명(19.3%)이, 동래에는 33호 99명이 거주하였다. 1911년 부산의 인구를 보면, 총 호수 10,222호 4,7862명 가운데 일본인은 5,583호(약 54.6%) 25,252명(약 53%)이고, 조선인은 4,639호(약 45.4%) 22,610명(약 47%)인 것을 보면, 부산이 일본인 도시로서 기능하였다고 볼 수 있다(김

경남, 1999, p. 231).

현재 중앙동에 있는 부산항과 초량역 사이에 있는 <사진 5>의 해발 약 9m인 영선산(營繕山)과 해발 약 36m인 영사관산(<사진 5>)을 깎아 내어 1마일(1.6km)을 연결하는 <사진 6>의 부산착평공사(釜山鑿平工事, 朝鮮總督府 土木局 編, 1913)를 통해 1907년 3월 경부선 기점인 초량역을 부산역까지 연장하였다. <지도 5>에서 兩山鑿平工事로 현재 중앙동에 있는 부산항과 초량역 사이 1마일(1.6km)이 연결되어 철



<사진 5> 착평할 영사관산



<사진 6> 부산착평공사에서 착암기 사용 광경



<지도 5> 부산항(1908년), 영남대학교 박물관 소장

로가 부산항까지 연결된 모습을 볼 수 있다.

이를 통해 일본으로부터 부산항에 들어온 사람과 화물을 배에서 내려 수레로 초량역까지 운반한 후 다시 기차에 옮겨 실어야 하는 불편이 해소되어 시간과 비용이 많이 절약되었다. 한일 간의 해상교통인 부관연락선과 육상교통인 경부철도가 바로 연결되어 부산항에서 바로 기차로 갈아타고 서울로 향할 수 있게 되었다.

### 3.7 경부선 개통과 부산의 산업

개항 이후 부산의 산업은 무역 중심의 상업이 주를 이루었다. 1896년 이전 수출액의 개항장별 구성을 보면, 부산항은 50% 내외를 점하여 조선 최대의 무역항이었으나, 1893년에 인천이 개항함에 따라 부산의 무역 규모는 급감하였고, 1897년 목포, 전남포, 마산, 성진이 개항한 이래 부산의 수출 비중은 30퍼센트로 저하되었다. 하지만 1905년 경부선이 개통함에 따라 1906년부터 인천의 수출시장을 잠식하면서 수위를 회복하게 되었다(이현창, 1990, p. 90). 모든 개항장에서 수출품의 주종은 쌀과 콩이었고, 수입품의 주종은 면(綿)제품이었다(김대래, 2009, p. 150).

경부선 개통은 부산 상업계는 물론 한국 상업계의 최대사건으로서 1908년까지는 부산 초량역이 경부선의 종착역이었다. 이에 따라 초량방면에 토지투자와 운송업체 진출이 증가하였고, 부산 상업계의 대세는 도매 중심으로 변모하였으며, 무역상은 곡물상, 정미업 등 관련 업종과 밀접한 관계를 맺고 부산지역의 정미업계를 주도하였다. 이들은 자신의 독점이익을 담보하기 위해 1906년 부산곡물시장을 설립하였으니, 이는 경부선 개통 후, 부산지역 일본인 상

인에게 가져다 준 경부선의 첫 선물이었다. 이들이 중심이 되어 1913년 부산정미업조합을 설립하였다.

이로 볼 때 경부선의 개통과 영선산과 영사관산 착평공사, 잔교의 설치 등 철도와 항만시설의 정비로 부산항이 조선 최대의 무역항으로 다시 자리매김함에 따라 부산은 상업도시로서 위상을 굳건히 하게 되었다.

## 4. 일제강점기 부산항 지역의 중심지화와 산업

### 4.1 회사령과 일본 자본의 침투

한국을 강점한 일본은 한반도 경제의 제국주의적 재편작업으로 두 가지 정책을 강력 추진하였으니, 토지조사사업은 농토의 약탈과 농민 수탈을 위한 농업정책이고, 회사령은 자본주의적 발전을 저지하는 식민지 상공업 정책이다(손정목, 1984, p. 87). 조선총독부는 조선에서 조선인의 공업투자를 억압하는 정책인 총독부령 제 13호 '회사령(會社令)'을 1910년 12월 29일에 제정·공포하여 1911년 1월 1일부터 시행하였다(국가법령정보센터). 회사령의 내용은 다음 제1조에 명시되어 있듯이, 조선에서 회사를 설립하려면 총독의 허가를 받아야만 했다.

제1조: 회사 설립은 조선 총독의 허가를 받아야 한다.

제2조: 조선 밖에서 설립한 회사가 조선에 본점이나 지점을 설립하고자 할 때에는 조선 총독의 허가를 받아야 한다.

이는 조선인이 회사를 설립하는 것을 막고, 일본 자본이 무분별하게 식민지로 빠져나가는 것을 막기 위한 조치였다. 일제가 이러한 조치를 취한 것은 당시 일본의 자본축적이 미약했다는 조건도 있지만, 조선에서의 자본축적과 공업 발전을 억제함으로써 조선에 식량·원료의 공급지이자 일본상품의 판매시장으로 묶어두기 위한 목적이 있었다. 즉 제국주의 본국과 식민지의 산업구조를 구분하려는 의도라고 하겠다.

이러한 회사령이 공포되자 회사령 실시 기간 동안에 회사 설치허가를 받은 곳은 일본인 회사 쪽이 훨씬 많았다. 1911년에서 1919년까지 8년간 조선인 회사의 증가수는 36개로 일본인 회사의 180개의 1/5에 불과하였다. 1910년대 초에 조선에 침투한 일본인 공업은 정미업·양조업·조면업·방직업이 주된 것이었다. 일본은 러일전쟁 직후부터 방직업의 원료를 확보하기 위해 전라남도를 중심으로 육지면 재배를 장려하는 동시에 조면공장을 다수 설립했다. 그러나 1916년 이후로 가면서 일본자본은 방직업·경질제도업(硬質製陶業)·시멘트제조업·제철업·펄프업·양조업·성냥제조업·제당업 등에 적극 진출하였다.

1919년 일본인 공업회사를 보면, 회사 수에서는 주조업·정미업·제재업이 많고, 자본금액에서는 방직업·주조업·제재업·도자기업·정미업의 순서로 많았다. 특히 정미업은 공장수가 전체의 23%, 생산액이 전체의 56%를 차지할 정도로 규모가 컸다. 이처럼 일본인 자본이 지배적인 조선공업은 약간의 제철·광산업을 제외하고는 주로 방직업·정미업·농수산물 가공업·경공업 등 원료 약탈과 관련되는 것이 많아 식민지적인 성격을 농후하게 띠고 있었다(한국독립운동사정보시스템).

## 4.2 토지조사사업

토지조사사업은 1910~1918년 일본이 조선의 식민지적 토지소유관계를 공고히 하기 위하여 시행한 대규모의 국토조사사업이었다. 목적은 ① 근대적 토지 소유 제도를 확립(행정구역·도로·헌병주재지의 설정)하고, ② 일본인의 정착지 확보를 위한 토지 소유 기반을 마련하며, ③ 무지주(無地主)·무신고 토지의 국유화(지세 수입을 통한 재정확보), ④ 양반계층의 지주권을 일제법상의 식민지적 지주계층으로 개편하며, ⑤ 국유지 창출[역토(驛土), 둔토(屯土) 등의 관전(官田)]과 국방전을 무상으로 점유하고, ⑥ 토지조사사업 이전에 이루어진 일본인의 토지 점유 합법화(을사늑약 이후 일본인의 토지, 가옥의 매매와 소유를 합법화했으나 임시적 조치였으므로, 완전한 합법화 시도)하며, ⑦ 일본 산업자본의 노동력 부족 문제 해결(한국의 소작농을 임금 노동자화 하는 제도적 기초를 마련)하기 위함이다. 소작농을 토지소유 및 경작권으로부터 완전히 분리함으로써, 일본 산업자본에서 필요시 임금노동자로 전환할 수 있는 구조를 조성하기 위한 의도로 시행되었다.

토지조사사업의 결과를 보면, ① 조선 농민들은 토지에 대한 소유권을 잃고, 영세소작인(零細小作人) 또는 화전민·자유노동자로 전락하였다. 뿐만 아니라 개간권도 소멸되었다. 조선 말까지 미간지를 개간할 경우 개간자의 소유로 인정해 주었으나, 토지조사사업은 국유 미간지에서의 농민의 개간권을 부정하였다. 개간자는 개간지의 소유주가 아니라 국유지의 소작농으로 인정될 뿐이었다. ② 조선총독부는 전국토

의 40%에 해당하는 전답과 임야를 차지하는 대지주가 되었다. ③ 총독부는 이들 토지를 국책회사인 동양척식식주식회사(東洋拓殖株式會社)를 비롯한 후지흥업[不二興業]·가다쿠라[片倉]·히가시야마[東山]·후지이[藤井] 등의 일본 토지회사와 일본의 이민(移民)들에게 무상 또는 싼 값으로 불하하여 일본인 대지주가 출현되는 계기가 되었다.

이처럼 조선총독부는 회사령을 통해 한국자본의 성장을 억제하고, 일본자본의 한국 침투를 합법화 하는 가운데, 토지조사사업을 통해 일본 산업 자본의 운영에 필요한 임금노동자를 확보할 수 있도록 사회구조를 개편하였다.

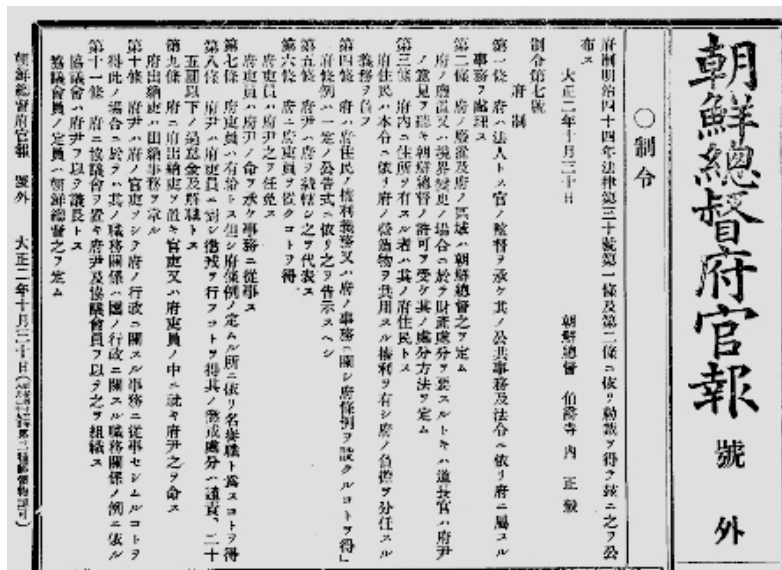
#### 4.3 부산항 지역의 정치·행정의 중심지화: 부산부(釜山府)로의 승격

조선총독부는 1913년 10월 30일에 <표 5>의

제령(制令)제7호(조선총독부 관보, 1913.10.30)로 '부제(府制)'를 공포하고, 1914년 1월 25일에 '부제 시행규칙'을 공포함으로써 지방행정구역 개편하였다. 부제의 실시로 전국에 12개 부(府)가 지정되었는데, “경성·부산·평양·인천·원산·진남포·목포·대구·마산·신의주·군산·청진이 그것이며, 신의주와 대구를 제외하면 병합 전의 개항장과 개시장이다. 이곳에는 조선시대의 전통적 도시인 개성·함흥·전주·진주·해주 등이 제외되었다.”(권태환 1990, p. 254) 경상남도에서는 개항장인 부산과 마산 2곳이 부로 지정되었다.

이 부제는 부의 범위 자체를 도시와 농촌이라는 구분 속에서 공간분리를 단행하였다. 부 관할 규정에 의하면 부는 기존 시가지와 장래 발전가능성이 있는 시가지를 포함하고, 그외 농촌 지역은 군(郡)으로 되돌려 부로부터 제외하였다. 이로 인해 과거 읍치가 있던 전통도시 동래

<표 5> 제령(制令) 제7호, 조선총독부 관보, 1913.10.30



〈표 6〉 20세기 초 행정구역의 개편현황(1914년 3월 1일)

명칭	위치	관할구역
부산부	부산	부산부 町 일본거류지에 해당하는 弁天町(현 광복동) 琴平町(광복동), 西町(新倉町), 本町(동광동), 常盤町(동광동), 幸町(창선동), 北濱町(대교동), 중국 조계지였던 초량동, 沙中面(영주동, 초량동, 영선동, 영계동, 청학동, 동삼동), 부산면(범일동, 범이동, 좌천동, 좌이동, 동천동, 수정동, 두모동, 노하동, 신수동, 서부동), 沙下面에 속한 단동, 압남동, 평림동, 괴정동을 제외한 대신동, 부민동, 부평동과 대치동의 일부, 용주동 중 용당동 일부
동래군	동래	읍내면, 동상면, 북면, 서상면, 서하면, 남면, 동평면, 사상면, 좌이면, 사하면, 용주면 내 부산부에 속하지 않는 지역, 기장군 일대

자료: 부산시사편찬위원회, 부산시사(제3권), 1990, p. 63.

는 동래부에서 동래군으로 강등되면서 그 위상이 많이 낮아졌다. 반면에 일본들이 거주지인 전관거류지와 서쪽 방면 일대와 북항 매축지 등 일본인들이 개발한 부산항 지역은 이제 지역 정치·행정의 중심지인 부산부로 승격되었다. 부산부는 동래부(東萊府) 행정구역을 계승하여 일부를 동래군(東萊郡)에 편입하고, 일본인 조계지를 흡수하여 〈표 6〉과 같은 행정구역으로 재편성하였다.

부산부는 부산의 전관거류지를 중심으로 새로운 부지확보를 위해 매립공사를 추진하고, 이 지역 중심으로 사회간접시설을 건설하였다. 대표적인 것을 들면, ① 1916년부터 1926년까지 ‘영도대포포매립공사’, ② 1919년부터 1927년까지 ‘부산항 제 2기 築港工事’, ③ 1926년부터 1938년까지 ‘釜山鎮埋築工事 2,3기’, (1기 釜山鎮埋築工事: 1913~1917), ④ 1925년부터 1936년까지 ‘남항매축공사’: 어항으로 자갈치시장 일대, ⑤ 1928년부터 1931년까지 ‘북항매축공사’ ⑥ 1921년부터 8년간의 ‘제1기 釜山市區改正事業’, ⑦ 전차 궤도를 설치, 도로를 만들어 교통망을 정비, ⑧ 상하수도 부설 등을 들 수 있다.

동래를 대신하여 부산에서 정치·행정의 중

심지가 된 부산부는 매립을 통해 도시가 성장할 부지를 확보하고, 시가지 개정사업과 도시 교통망 정비, 상하수도 건설 등을 통해 근대도시의 면모를 갖추어 갔다.

#### 4.4 경남도청의 이전: 진주에서 부산으로

1925년 4월 17일에 경남도청이 경남의 정치·행정 중심지였던 진주에서 부산으로 이전함에 따라 부산이 경남 지역의 정치·행정의 중심지가 되었다. 이에 대해 조선총독부의 이전이유를 부산은 조선의 유일한 관문일 뿐 아니라 “행정의 중심은 도내 경제·교통·교육·문화의 중심과 합치하여 도 전체의 활동을 민활하게 되고, 도민 대다수의 편익을 득함이 다대할 것”(조선총독부관보, 1924.12.8.)이라 밝히고 있다. 즉 부산은 교통의 중심이며, 산업, 교육, 문화 등의 중심이므로 한 도의 행정을 총괄하는 도청을 부산으로 옮기는 것이 크기는 조선 전체를 위함이고, 작게는 도민 전체를 위하여 행복하다는 것이었다.

이에 대하여 진주시민들의 반대이유를 보면, 조선의 관문이라고 반드시 한 도의 행정을 총괄하는 도청을 두어야 할 하등의 이유가 없다. (진

주가) 지형상으로 보아도 내외의 중심은 부산과는 비교할 수 없을 만한 정도이므로 교통의 중심도 역시 진주이며, 머지않아 개통될 진주-마산간 철도가 완성되면 교통관계가 문제가 되지 않을 것이다. 그뿐 아니라 만일 도청을 한쪽으로 치우친 부산으로 옮기면 거창 같은 곳은 실로 6백리의 장거리가 되어 주민의 이해관계에 상상 이상의 중대문제가 생길 것이다. 진주는 역사가 오랜 곳이라 교육, 문화의 중심지로는 일개 어촌으로부터 발전된 부산에 비교할 바가 아니라고 하였다(김의원, 1984).

진주가 말하듯이 부산은 일개 어촌에서 비약적으로 발전한 도시로서 경남지역의 모든 행정체제가 부산 중심으로 재편되어, 부산은 거대도시로 발전하였다. 부산에 경남도청이 옮겨 온 근본적인 이유는 부산이 일본-부산-서울-만주의 교통체계의 중심지로 조선 최대의 무역항일 뿐 아니라 서울에 이은 상공업의 중심지로 한국 경제의 한 축을 담당했던 것과 밀접한 관련이 있다고 보아진다.

#### 4.5 부산의 공간 생성 과정과 산업 구조의 변화

아래 <지도 6> <부산부전도(1924)>에서 보듯이, 부산부는 '①일본전관거류지, ②서부신시가, ③북빈매축지, ④초량, ⑤兩山鑿平신시가, ⑥古館, ⑦수정정·좌천정·범일정, ⑧목도'로 이루어져 있다. 개항 이후 새롭게 건립되거나 설립되는 관공서나 대규모 상업·공업시설, 철도와 항만 등 각종 기관과 시설이 부산부 일

대에 생성되었다.



<지도 6> 『釜山府全圖』(1924)에 표시10)

1900년대 초반까지의 일본거류민들의 주된 업종은 상업·무역(52%), 음식·유흥·여관업(27%), 기타(8%), 토목·건설업(7%), 제조업(6%)의 순이었으나, 1910년대 중반 음식·유흥·여관업 등의 서비스업종의 비중이 1/3로 격감하고, 일본 거류민의 일상생활에 필요한 식료품공업과 주물·다다미·연화·연초·비누제조업 등 각종 소공업 위주의 제조업의 비중 확대되었다. 이러한 산업구조의 변화로 인해 전관

10) 오미일 (2013), 『식민도시 부산의 주거공간 배치와 산동네의 시공간성』, 문제원 엮음, <부산 시공간의 형성과 다층성>(부산대학교 한국민족문화연구소 로컬리티 연구총서 8), 서울: 소명출판, 2013, p. 112. 원 지도자료는 『釜山府全圖』(1924), 김기혁, 2008, <釜山古地圖>, 부산광역시.

거류지 내의 西町과 서부산시가 내의 富平町에 1900년대 후반 이래 공장이 가장 많이 세워졌다. 1927~1932년 부산진매축공사로 부산진매축지가 새로운 산업공간으로 부상함에 따라 부평정과 서정의 공장수가 감소하고 좌천정·범일정 일대의 방직공장과 고무제조공장이 증가하였다. 즉, 산업공간의 중심이 부산부의 서쪽에서 북동쪽으로 이동하였다(오미일, 2013, p. 112).

이처럼 1920년대 후반 새로운 산업공간이 생성되고 여기에 대규모 공장들이 들어섬에 따라 부산이 상업도시에서 상공업도시로 변모하게 되었다.

〈사진 7〉, 〈사진 8〉(한국학중앙연구원, 2014)에서 보듯이 부산에 조선방직 등 대규모의 공장이 설립된 배경에는 1920년의 회사령과 관세가 철폐된 영향도 크게 작용하였다. 회사령이 철폐된 배경은 제1차 세계대전으로 막대한 이윤을 획득한 일본 자본은 금융자본의 체계를 확립하고 식민지 조선으로의 투자를 확대하였다. 그

결과 부산에 조선경질도기주식회사, 조선방직주식회사가 설립되었다. 회사령은 3·1운동 이후 일제의 유화정책과 일본자본 자체의 요구에 따라 1920년 4월 1일자 勅令 7호로 철폐되었다. 아울러 관세제도를 철폐하여 조선에도 일본 본국과 공통의 관세법을 적용하였다(장선화, 2000, p. 140).

회사령이 철폐됨으로 인해 조선에 진출한 일본기업의 자본금 확대와 회사수를 증가시키는 계기가 되었다. 당시 일본자본으로는 중소자본과 독점자본인 三井·三菱 등이 들어왔다. 부산에도 三井 계통의 조선방직회사와 중소자본이 들어왔다. 중소자본으로는 1920년 부산에 정착하여 소규모 고무공업에 착수하여 1925년에는 범일동에 丸大고무공업회사를 창업하고 고무업계에 두각을 나타낸 米倉清三郎을 들 수 있다. 이로 인해 회사 설립이 허가제에서 신고제로 바뀌자 임금이 낮은 조선에 투자하기가 더욱 용이하게 되었다.

회사령이 폐지된 후인 1922~30년 부산의 제조업체 현황을 보면, 공장 수는 1922년 219개에



〈사진 7〉 1917년 11월에 설립된 4만여평 규모의 조선방직 전경(현 동구 범일동)

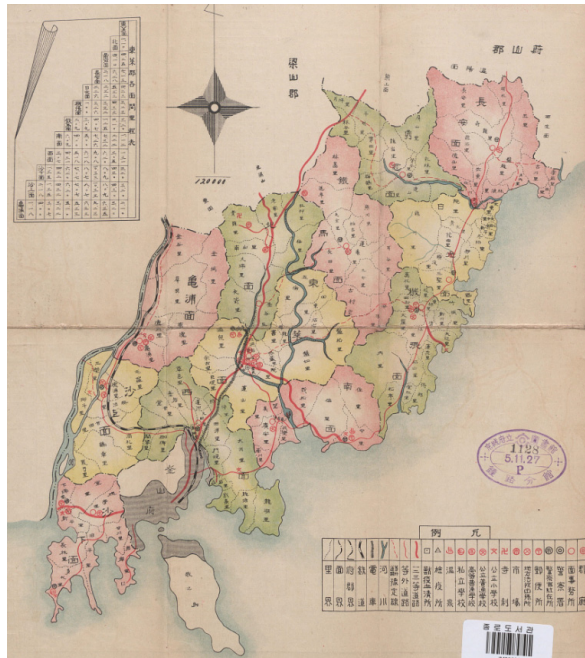


〈사진 8〉 조선방직주식회사의 내부 모습

서 1929년에는 408개로 86.3% 증가하고, 자본금은 1922년의 1,835만 엔에서 2,700만 엔으로 45.5% 증대되었다. 이 시기 부산에 설립·운영되고 있던 일본 대기업은 대선양조주식회사(1929), 조선제강주식회사(1929) 등이었으며, 1920년대 부산의 공업별 생산동향은 중화학 공업으로는 금속공업, 기계기구공업, 화학공업, 가스전기공업 등이었고, 경공업으로는 방직, 요업, 자재 및 목제품공업, 인쇄제본업 등이었으며, 자본금, 공장수, 생산액은 경공업 부문의 비중이 매우 높았다. 식료품 공업이 경공업 생산액의 66.1%, 부산 전체 공업 생산액의 57.4%를 차지하였다. 1929년 말 부산의 신중산업이라 할 수 있는 화학공업이 신발산업을 중심으로 발전하였다. 고무 공장은 총 5개 중 4개가 조선인 소유의 공장이었다(부산시, 1991).

1929년(소화 4)에 제작된 <지도 7> 『東萊郡々勢要覽』에 의하면, 동래군은 장안면, 정관면, 일광면, 기장면, 철마면, 동래면, 북면, 남면, 구포면, 서면, 사상면, 사하면으로 이루어져 있다. 부산부는 영선정, 남부민정, 대신정, 영주정, 초량정, 수정정, 좌천정, 범일정으로 이루어져 있다.

부산부의 면적은 동래군의 면적과는 비교가 될 수 없을 정도로 규모가 적지만 부산의 시가지 건설이 부산항 일대를 중심으로 이루어지고 이 지역에 각종 관공서와 상공업시설과 철도, 항만 시설로 인해 대규모 일자리가 이곳에서 발생함에 따라 조선의 노동자들이 모여들고, 가난한 이들은 일터 가까운 곳에 주거지를 확보하기 위해 변두리 혹은 산동네로 올라가 자리 잡기 시작하였다. 이것이 <사진 9>와 같은 부산 산동네의 출발이다.



<지도 7> 『東萊郡々勢要覽』(昭和 4, 1929)



〈사진 9〉 부산의 산동네, 초량

## 5. 맺음말

어촌이었던 부산항 일대가 개항 후 왜관이 전 관거류지로 바뀐에 따라 일본인의 이주가 급증하고 새로운 토지수요가 발생하자 매축을 통해 확보한 부지에 공공시설과 상공업 시설이 들어섰다. 경부철도의 개통과 부관연락선의 취항 등으로 한·일간 교통의 중심지가 되자 부산은 무역 위주의 상업도시로 발전하고, 일제강점기에는 지방행정구역의 개편으로 부산부로 승격함에 따라 이곳을 중심으로 근대도시가 형성되고, 부산진 매축 등으로 대규모 공업시설이 설립됨에 따라 부산이 상공업도시로 발전하였다. 이러한 산업변동에 의해 부산의 로컬리티도 어촌에서 상업도시, 나아가 상공업도시로 도시의 정체성, 즉 로컬리티도 변모하였다.

전통적으로 부산 일대에서 전통적인 정치·행정의 중심지는 정주공간인 동래이고, 부산은 동래부 동평현 부산포리는 어촌이었다. 조선인이 거의 살지 않던 이주 공간인 이곳에 조선정부는 왜관을 설치하여 조선과 일본의 교역이 이루어

졌다. 개항 이후 일본과의 연이은 조약으로 일본인의 조선 내에서의 활동범위가 넓어지고 조선에서 일본인의 상업행위가 허용됨에 따라 일본인의 이주가 급증하였다. 일본은 조차나 임대, 매입 또는 매축을 통해 전관거류지와 서쪽 방면 일대, 북항 일대의 부지를 확보하고, 북항 일대에 공공시설과 상공업시설, 철도·항만시설을 구비하여 경부철도와 부관연락선이 바로 연결되도록 하였다. 이처럼 부산이 한일간 교통의 요충지가 되자 부산은 통상 중심의 상업이 발달하고, 부산항은 조선 최대의 무역항으로 자리매김하였다.

조선이 일본에 병합된 이후 조선총독부는 토지조사사업을 통해 조선의 임야와 거대한 농지를 확보하고, 소작농이 도시 임금노동자로 전락하게 되었다. 회사령을 통해 조선 자본의 성장을 억제하고 일본 자본이 침투하여 일본인 기업이 대거 설립되었다. 1914년에 시가지는 부(府)로, 농촌은 군(郡)으로 지방행정조직이 개편됨에 따라 부산포 일대의 일본인이 개발한 지역은 부산부로, 그 외의 농촌지역은 동래군으로 바뀌었다. 새로 신설되는 공공시설과 상공업시설,

철도, 항만시설은 부산부에 집중적으로 들어섬에 따라 변방이었던 이곳이 정치·행정의 중심지로 탈바꿈하였다. 부산이 교통과 교역의 중심지로 성장함에 따라 경상남도의 도청이 진주에서 부산으로 이전하였다. 이로써 부산이 경상남도의 정치와 행정의 중심지로 역할이 확대되었다. 토지조사사업으로 대규모 노동력을 확보하고, 회사령 철폐로 일본의 대자본이 식민지로 진출하였다. 부산진 방면의 매립으로 조선방직 등 대규모 공업시설이 설립되었다. 이런 과정을 통해 부산의 도시 정체성, 즉 로컬리티도 어촌에

서 통상 위주의 상업도시로, 나아가 상공업 도시로 변모하게 되었다.

이 연구는 부산이라는 지역을 대상으로 각종 기록을 통해 어촌에서 상업도시로, 나아가 상공업도시로 지역의 로컬리티가 변모하는 배경과 과정을 살펴보았다. 대부분의 개항장은 부산과 유사한 과정을 거치며 산업화 하였을 것이므로 지역의 산업 변동에 따른 근대 한국사회의 로컬리티의 변모과정을 파악하는 데 이 연구가 참고 자료가 될 것이다.

## 참 고 문 헌

- 강대민 (1992). 개항 이후의 부산과 일본. 향도부산(부산시사편찬위원회), 9, 135-153.
- 강대민 (2007). 근대 개항기 부산지역사 연구의 회고와 전망. 향도부산(부산시사편찬위원회), 23, 327-351.
- 권대환 (1990). 일제시기의 도시화. 한국정신문화연구원 편찬부 편. 일제 식민통치와 사회구조의 변화. 한국정신문화연구원.
- 김강일 (2012). 동래부사와 대일외교. 동북아역사논총(동북아역사재단), 38, 295-328.
- 김경남 (1999). 한말·일제하 부산지역의 도시형성과 공업구조의 특징. 지역과 역사(부경역사연구소), 5, 223-259.
- 김기수 (2013). “釜山의 近代建築과 붉은 벽돌 이야기”. 한국해양대학교, 해양문화교섭 제4회 시민강좌, 2강 강의자료.  
[http://www.ima.ac.kr/kr/board/files/%EC%A0%9C4%ED%9A%8C\\_%EC%8B%9C%EB%AF%BC%EA%B0%95%EC%A2%8C\\_2%EA%B0%95\\_%EA%B0%95%EC%9D%98%EC%9E%90%EB%A3%8C.pdf](http://www.ima.ac.kr/kr/board/files/%EC%A0%9C4%ED%9A%8C_%EC%8B%9C%EB%AF%BC%EA%B0%95%EC%A2%8C_2%EA%B0%95_%EA%B0%95%EC%9D%98%EC%9E%90%EB%A3%8C.pdf)
- 김기혁, 김성희 (2002). 조선-일제강점기 동래읍성 경관 변화 연구. 대한지리학회지, 37(4), 317-336.
- 김대래 (2009). 移住와 支配: 개항 이후 부산거주 일본인에 관한 연구(1876-1910). 경제학논집, 27(1), 141-169.
- 김대래, 김호범, 장지용, 정이근 (2005). 일제강점기 부산지역 인구통계의 정비와 분석. 한국민족문화, 26, 283-319.
- 김동철 (2006a). 京釜線 개통 전후 부산지역 日本人 商人의 투자 동향. 한국민족문화, 28, 37-72.

- 김동철 (2006b). 왜관 - 조선은 왜 일본사람들을 가두었을까? 한일관계사연구, 24, 339-351.
- 김동철 (2010). '東萊府使接倭使圖'의 기초적 연구. 역사와 세계(효원사학회), 37, 69-103.
- 김민정, 유재우 (2009). 朝鮮末期 이후 東萊邑城의 변천과정과 공간적 의미에 관한 연구. 대한건축학회 논문집 - 계획계, 25(9), 187-196.
- 김용욱 (1994). 근대 개항기의 부산행정: 1876~1910년을 중심으로. 향도부산(부산시사편찬위원회), 11, 35-91.
- 김의원 (1984. 4. 6). 우리의 國土: 그 변천의 歷史와 未來(47): 日帝下 道廳移轉. 매일경제신문.
- 김의환 (1967). 釜山 近代工業 發達史 (上). 향도부산(부산시사편찬위원회), 6, 375-431.
- 김의환 (1969). 釜山 近代工業 發展史 (下). 향도부산(부산시사편찬위원회), 7, 58-87.
- 김철권 (1998). 개항기 일제강점기 부산 시가지 변천에 관한 연구. 석사학위논문. 동아대학교 대학원.
- 박용숙, 김동철 (1989). 개항기의 부산. 부산직할시사편찬위원회. 부산시사, 1.
- 孫禎睦 (1984). 會社令研究. 한국사연구(한국사연구회), (45), 87-130.
- 송정숙 (2011). 개항장으로서의 부산항과 기록. 한국기록관리학회지, 11(1), 273-298.
- 송정숙 (2012). 부산의 기억과 로컬리티. 한국도서관·정보학회지, 43(2), 343-364.
- 송정숙 (2013). 조선 개항장의 감리서(監理署)와 기록. 한국기록관리학회지, 13(3), 255-282.
- 심민정 (2015). 조선후기 일본사신 왕래와 접대양상. 박사학위논문. 부경대학교 대학원, 사학과.
- 양홍숙 (2012). 개항 후 초량 사람들과 근대 공간의 형성. 한국민족문화(부산대학교 한국민족문화연구소), 44, 211-249.
- 오미일 (2013). 『식민도시 부산의 주거공간 배치와 산동네의 시공간성』, 문재원 엮음, 〈부산 시공간의 형성과 다층성〉(부산대학교 한국민족문화연구소 로컬리티 연구총서 8). 서울: 소명출판.
- 尹用出 (1989). 18세기 초 東萊府의 築城役과 賦役勞動. 한국문화연구, 2, 83-128.
- 李完永 (1963). 東萊府 및 倭館의 行政小考. 향도부산(부산시사편찬위원회), 2, 11-73.
- 이현창 (1990). 개항기 시장구조와 그 변화에 관한 연구. 박사학위논문. 서울대학교 대학원.
- 장선화 (2000). 1920-30년대 부산의 공업발전과 도시구조의 변화. 지역과 역사(부경역사연구소), 6, 137-177.
- 朝鮮總督府 土木局 編 (1913). 釜山鑿平工事報告. 朝鮮總督府 土木局: 국립중앙도서관. 검색일자: 2016. 4. 17. <http://viewer.nl.go.kr:8080/viewer/viewer.jsp>
- 차철욱 (2006). 부산 북항 매축과 시가지 형성. 한국민족문화, (28), 1-36.
- 차철욱 (2007). 일제강점기 부산도시사 연구의 회고와 전망. 향도부산, 23, 395-416.
- 하지영 (2014). “부산항 거류지 차입 약서 부도(釜山港 居留地 借入 約書 附圖). 한국학중앙연구원, 부산역사문화대전. 검색일자: 2016. 3. 18.  
[http://busan.grandculture.net/Contents?local=busan&dataType=01&contents\\_id=GC04200326](http://busan.grandculture.net/Contents?local=busan&dataType=01&contents_id=GC04200326)
- 홍순권 (1994). 근대 개항기 부산의 무역과 상업. 향도부산, 11, 3-33.

홍연진 (2006). 부관연락선(釜關連絡船) 시말(始末)과 부산부(釜山府) 일본인(日本人) 인구변동(人口變動). 한일민족문제연구(한일민족문제학회), 11, 141-175.

홍영철, 부산대학교 한국민족문화연구소 (2009). 부산근대영화사: 영화상영자료 1915-1944, 산지니.

고종실록(高宗實錄). 검색일자: 2015. 2. 6.

[http://gate.dbmedia.co.kr/pusan/korea.asp?url\\_name=고종순종실록](http://gate.dbmedia.co.kr/pusan/korea.asp?url_name=고종순종실록)

국가기록원. 조선총독부 관보. 검색일자: 2016. 2. 5.

<http://theme.archives.go.kr/next/gazette/viewMain.do>

국사편찬위원회 전자사료실. 검색일자: 2016. 4. 7.

[http://db.history.go.kr/url.jsp?ID=sml\\_ms\\_011\\_0130](http://db.history.go.kr/url.jsp?ID=sml_ms_011_0130)

규장각한국학연구원. <http://e-kyujanggak.snu.ac.kr/>

부산광역시 중구청 홈페이지. 검색일자: 2016. 2. 3.

<http://www.bsjunggu.go.kr/bsjunggu/main.php>.

비변사등록(備邊司謄錄). 국사편찬위원회 한국사데이터베이스. 검색일자: 2016. 3. 10.

<http://db.history.go.kr/item/level.do?itemId=bb>

삼국사기(三國史記). 검색일자: 2016. 3. 15.

<http://pusan.koreaa2z.com/viewer.php?seq=34#1163>

승정원일기(承政院日記). 국사편찬위원회 한국사데이터베이스. 검색일자: 2016. 1. 8.

<http://sjw.history.go.kr/main/main.jsp>

신증동국여지승람(東國輿地勝覽). 검색일자: 2016. 1. 20.

<http://db.itkc.or.kr/index.jsp?bizName=MK>

한국독립운동사정보시스템. 검색일자: 2015. 4. 6. <http://search.i815.or.kr/main.do>

한국역사정보통합시스템. <http://www.koreanhistory.or.kr/>

회사령, [시행 1911.4.1.] [조선총독부제령 제13호, 1910.12.29 제정]. 국가법령정보센터.

검색일자: 2016. 4. 3.

[http://www.law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9/%ED%9A%8C%EC%82%AC%EB%A0%B9/\(00013,19101229\)](http://www.law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9/%ED%9A%8C%EC%82%AC%EB%A0%B9/(00013,19101229))

• 국문 참고자료의 영어 표기

(English translation / romanization of references originally written in Korean)

Archives of Korean History. National Institute of Korean History. Retrieved April 7, 2016, from

[http://db.history.go.kr/url.jsp?ID=sml\\_ms\\_011\\_0130](http://db.history.go.kr/url.jsp?ID=sml_ms_011_0130)

- Cha, Chul-Wook (2006). The Reclamation of Busan North Harbor and the Making of the Urban District. *Journal of Koreanology* (Korean Studies Institute, Pusan National University), (28), 1-36.
- Cha, Chul-Wook (2007). Review and Future of Research into Busan City History during Japanese Colonial Era. *Hangdo Busan* (The Journal of the City History Compilation Committee of Busan), 23, 395-416.
- Engineering bureau of the Japanese Government General of Korea ed. (1913). *Work Report of Busan on making flat mountains*. Engineering bureau of the Japanese Government General of Korea: National Library of Korea. Retried April 17, 2016, from <http://viewer.nl.go.kr:8080/viewer/viewer.jsp>
- Ha, Ji-Yeong (2014). Agreement on the Establishment of Japanese Settlements in Busan Harbor, Academy of Korean Studies, *The Digital Local Culture Encyclopedia of Busan*. Retrieved March 18, 2016 from [http://busan.grandculture.net/Contents?local=busan&dataType=01&contents\\_\\_id=GC04200326](http://busan.grandculture.net/Contents?local=busan&dataType=01&contents__id=GC04200326)
- Hong, Soon-Kwon (1994). Trade and Commerce in Modern Busan during the Opening the Ports. *Hangdo Busan* (The Journal of the City History Compilation Committee of Busan), 11, 3-33.
- Hong, Yeon-Jin (2006). On Passage of Busan-Shimonoseki Cross-channel Liner and the Change of Japanese Population in Busan. *Journal of Korean-Japanese National Studies* (The Association of Korean-Japanese National Studies), 11, 141-175.
- Hong, Yeong-Cheol & Korean Studies Institute of Pusan National University (2009). *Film History in Modern Busan: Video Material, 1915-1944*, Sanjini.
- Jang, Sun Hwa (2000). The Industrial Development and The Change of City Structure of Pusan During 1920~30's. *Chiyeok Kwa Yeoksa* (The Pukyung Institute for Korean History), 6, 137-177.
- Kang, Dae-Min (1992). Busan and Japan Since the Opening to Foreign Trade. *Hangdo Busan* (The Journal of the City History Compilation Committee of Busan), 9, 135-153.
- Kang, Dae-Min (2007). A Retrospective and Prospective on the Study of Busan Local History modern Japanese History in the Period of opening port. *Hangdo Busan* (The Journal of the City History Compilation Committee of Busan), 23, 327-351.
- Kim, Chul Kwun (1998). The Study on the Change of the Center of Pusan in the Stage of Opening Port and Japanese Ruling. Master's Thesis. Dong-A University.

- Kim, Dae-rae (2009). Immigration and Rule: A Study on the Japanese Residents in Busan (1876-1910). *Journal of Korean National Economy*, 27(1), 141-169.
- Kim, Dae-Rae, Kim, Ho-Beom, Jang, Ji-Yong, & Jeong, Ee-Kyen (2005). The Arrangement of Population Statistics of Busan under the Japanese Colonial Rule. *Journal of Koreanology* (Korean Studies Institute, Pusan National University), 26, 283-319.
- Kim, Dong-Chul (2006a). The Trend in Investment of Japanese Merchants Who Resided in Busan before and after the Opening of the Gyeongbu Railroad Line. *Journal of Koreanology* (Korean Studies Institute, Pusan National University), 28, 37-72.
- Kim, Dong-Chul (2006b). Waegwan: Japanese Town of Seclusion Era (Review). *The Korea-Japan Historical Review*, 24, 339-351.
- Kim, Dong-Chul (2010). A Basic Study of "the Paintings of Head Official of Dongrae-bu's Reception for Japanese Envoys". *History & the World* (Hyowon Historical Society), 37, 69-103.
- Kim, Eui-Hwan (1967). The Development of Modern Industry in Busan (1). *Hangdo Busan* (The Journal of the City History Compilation Committee of Busan), 6, 375-431.
- Kim, Eui-Hwan (1969). The Development of Modern Industry in Busan (2). *Hangdo Busan* (The Journal of the City History Compilation Committee of Busan), 7, 58-87.
- Kim, Eui-Won (1984. 4. 6). Our Territory: The History and Future of the Development (47): the Relocation of Provincial Government Building during Japanese Colonial Era, *Maeil Business Newspaper*.
- Kim, Kang il (2012). The Dongnae Magistrate and Diplomatic Policy toward Japan. *Dongbuga Yeoksa Nonchong* (NorthEast Asian History Foundation), 38, 295-328.
- Kim, Kihyunk & Kim, Sunghee (2002). A Study on the Historical Landscape of Dongrae City-wall in Busan. *Journal of the Korean Geographical Society*, 37(4), 317-336.
- Kim, Ki-Su (2013). "Modern Building in Busan and Narrative of Red Bricks". Korea Maritime and Ocean University, Maritime Cultural Negotiation, The 4th Lecture for the Citizen, The 2nd Course Material. Retrieved from [http://www.ima.ac.kr/kr/board/files/%EC%A0%9C4%ED%9A%8C\\_%EC%8B%9C%EB%AF%BC%EA%B0%95%EC%A2%8C\\_2%EA%B0%95\\_%EA%B0%95%EC%9D%98%EC%9E%90%EB%A3%8C.pdf](http://www.ima.ac.kr/kr/board/files/%EC%A0%9C4%ED%9A%8C_%EC%8B%9C%EB%AF%BC%EA%B0%95%EC%A2%8C_2%EA%B0%95_%EA%B0%95%EC%9D%98%EC%9E%90%EB%A3%8C.pdf)
- Kim, Kyung Nam (1999). A Study on the formation of Pusan City and the Changes of the Industrial Structure under the Rule of Japanese Imperialism. *Chiyeok Kwa Yeoksa* (The Pukyung Institute for Korean History), 5, 223-259.
- Kim, Min Jung, & Yoo, Jae-Woo (2009). A Study on Significance of Space and Transformation

- Process of the Dongrae Eupseung Since the Late Chosun. *Journal of the Architectural Institute of Korea Planning & Design*, 25(9), 187-196.
- Kim, Yong-Wook (1994). Busan Administration During the Opening of Ports: from 1876 to 1910. *Hangdo Busan* (The Journal of the City History Compilation Committee of Busan), 11, 35-91.
- Kwon, Tae-Hwan (1990). The Urbanization in the Japanese Occupation Period. The Academy of Korean Studies edit. *Japanese Colonial Rule and Social Structural Change*, The Academy of Korean Studies.
- Lee, Heon-Chang (1990). Market Structure and its Change in the Late Yi-danasty after Incorporation into World Market. Doctoral Dissertation. Seoul National University.
- Lee, Wan-Yeong (1963). Administration in Dongnae-bu and Waekwan. *Hangdo Busan* (The Journal of the City History Compilation Committee of Busan), 2, 11-73.
- Oh, Mi-Il (2013). Composition of Residential Area in Busan as a Colonial City, edited by Moon, Jae-Won, *Formation and Multiplicity of Time-Space in Busan* (8, Series of Research on Locality, Korean Studies Institute, Pusan National University). Seoul: Somyeong.
- Park, Yong-Sook, & Kim, Dong-Cheol (1989). Busan During the Opening of Ports, Busan City History Compilation Committee. *Busan City History*, 1.
- Shim, Min Jung (2015). A Study of Reception for Japanese Envoys in Late Joseon Dynasty. Doctoral Dissertation. Pukyong National University.
- Son, Jeong-mog (1984). A Study on the Company Law (會社令). *The Journal of Korean History* (The Association for Korean Historical Studies), (45), 87-130.
- Song, Jung-Sook (2011). As an Open Port, Busan Port and Related Records. *Journal of Korean Society of Archives and Records Management*, 11(1), 273-298.
- Song, Jung-Sook (2012). Memories and the Locality of Busan: Focusing on Historical Figures of Busan and Cultural Properties of Busan. *Journal of Korean Library and Information Science Society*, 43(2), 343-364.
- Song, Jung-Sook (2013). The Superintendent Office (Gamriseo, 監理署) at the Open Ports in Chosun Dynasty of Korea and Related Records: Focused on the Busan Port. *Journal of Korean Society of Archives and Records Management*, 13(3), 255-282.
- Yang, Heung Sook (2012). The People of Choryang after the Opening of Ports and the Formation of a Modern Space. *Journal of Koreanology* (Korean Studies Institute, Pusan National University), 44, 211-249.
- Yoon, Yong Chul (1989). Fortification and Forced Labor in Dongnae-bu in the Early Eighteenth

Century. *Journal of Koreanology* (Korean Studies Institute, Pusan National University), 2, 83-128.

Bibyeonsadeungnok (備邊司謄錄). National Institute of Korean History, Korean History Database. Retrieved March 10, 2016, from <http://db.history.go.kr/item/level.do?itemId=bb>

Company Rule, [Commenced in 1911.4.1.] [The Japanese Government-General of Korea Regulation, 13th, Commenced in 1910.12.29.], The National Law Information Center. Retrieved April 3, 2016, from

[http://www.law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9/%ED%9A%8C%EC%82%AC%EB%A0%B9/\(00013,19101229\)](http://www.law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9/%ED%9A%8C%EC%82%AC%EB%A0%B9/(00013,19101229))

Information System for Korean History of Independence Movement. Retrieved April 6, 2015, from <http://search.i815.or.kr/main.do>

Institute of Kyungpook Korean Studies. <http://e-kyujanggak.snu.ac.kr/>

Jung-gu Ward Office. Busan Metropolitan City. Retrieved February 3, 2016, from

<http://www.bsjunggu.go.kr/bsjunggu/main.php>

Korean History Database. National Institute of Korean History. <http://www.koreanhistory.or.kr/>

National Archives of Korea, Official Gazette. Retrieved February 5, 2016, from

<http://theme.archives.go.kr/next/gazette/viewMain.do>

Samguksagi (三國史記). Retrieved March 15, 2016, from

<http://pusan.koreaa2z.com/viewer.php?seq=34#1163>

Seungjeongwon Ilgi, The Daily Records of Royal Secretariat of Joseon Dynasty (承政院日記).

National Institute of Korean History, Korean History Database. Retrieved January 8, 2016, from <http://sjw.history.go.kr/main/main.jsp>

Sinjeung Donggukyeoijiseungram (新增東國輿地勝覽). Retrieved January 20, 2016, from

<http://db.itkc.or.kr/index.jsp?bizName=MK>

The Annals of the King Gojong (高宗實錄). Retrieved February 6, 2015, from

[http://gate.dbmedia.co.kr/pusan/korea.asp?url\\_name=고종순종실록](http://gate.dbmedia.co.kr/pusan/korea.asp?url_name=고종순종실록)